

Número 64 - Octubre de 2013

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Barajas pierde la hegemonía

El aeropuerto madrileño ha registrado en agosto de 2013 prácticamente el mismo volumen de pasajeros que hace nueve años PÁG. 8

La Nasa halla agua en Marte, pero no metano

PÁG. 11

Editorial

Barajas, en picado, y El Prat, 'més que un hub'

QUIENES vivimos y convivimos, amamos y soñamos durante algún tiempo de nuestra existencia en Barcelona y quisimos como queremos a esa ciudad y a su gente nos cuesta creer que las cosas no son lo que de verdad son y que cuestan mucho más de lo que en realidad valen. Y así nos resulta difícil entender la tendencia a la hipérbole y al ditirambo hinchados por el sentimiento : " el Barça es más que un club", "Cataluña es una nación" y ahora, "El Prat es más que un aeropuerto".

Porque "el aeropuerto de Barcelona ya es un hub", pregonaba eufórico su antiguo director y hoy responsable de la red de aeropuertos de Aena, Fernando Echegara. Pero El Prat ya ha alcanzado el grado superlativo, ha superado a Madrid, ya es el primer aeropuerto de España, uno de los grandes de Europa. Es "més que un hub". Desde el pasado mes de agosto ya tiene más pasajeros que la capital de España, aunque no lo sea por méritos propios -que en su índice interanual el de Barcelona lleva perdidos casi 300.000 viajeros-, sino por defecto de Barajas que parece abocado al vacío, a la parada técnica o biológica.

Hace apenas diez años, con un tráfico anual de unos 50 millones de pasajeros, al aeropuerto madrileño se le saltaban las costuras y veía limitada extraordinariamente su capacidad. Con una inversión de 6.200 millones de euros fue proyectado para recibir a 70 millones de pasajeros. Este año en el que estamos -turísticamente de récord, por cierto- no conseguirá ni siquiera los 40 millones. No es un problema de hoy. Algunos no lo habían visto hasta ahora, pero venía cociéndose desde hace años. En tan solo uno, el último, Barajas ha visto disminuir su tráfico de viajeros en 4,5 millones y en los dos últimos años -casi justamente el tiempo que llevan al frente los actuales responsables del Ministerio y Aena, con el mismo equipo heredado del presidente anterior-, nada menos que siete millones de pasajeros.

En dos años, Barajas ha visto disminuir su tráfico de viajeros en siete millones

Pero este "sorpasso" de El Prat en el pasado agosto no es sino la espuma de la ola. "¿Qué pasa en Barajas?", se preguntan todos al tiempo que crece la preocupación entre el Gobierno de la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid por el deterioro de su aeropuerto. ¿Pero es que hasta ahora no había visto nadie que el aeródromo madrileño iba en picado, perdiendo tráfico desde hace dos años a razón de 300.000 pasajeros al mes? ¿A qué se debe? ¿Quiénes son los responsables? ¿Qué se ha hecho en estos dos años para evitarlo?

La ministra Pastor, apenas llegada al Ministerio, anuló el concurso convocado por su antecesor para la concesión de la gestión del 90,05% de ambos aeropuertos porque, según ella, "el concurso de las concesiones pretendía favorecer la competencia entre los aeropuertos de Madrid y Barcelona, cuando en realidad el objetivo debe ser fortalecer a ambos".

¿Se ha evitado o se ha favorecido esa competencia entre Barajas y el aeropuerto de Barcelona?

Hay que buscar, pues, las causas y los culpables de la situación por la que atraviesa el aeropuerto de Madrid, por supuesto. Pero también cabe preguntarse por el crecimiento continuado -y analizarlo- de El Prat, antes aeropuerto y ahora hub o algo más que un hub.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

Simulación a bordo

Por Antonio Murias, I+D, ThyssenKrupp Airport Systems, Mieres, España



Sistema de elevación y dirección.

PARA la mayoría de los aeropuertos, una pasarela de embarque de pasajeros es un elemento de seguridad estratégico. ThyssenKrupp Airport Systems ha instalado más de 3.000 'fingers' en aeropuertos de todo el mundo. El sistema de propulsión de la pasarela, conocido como 'bogie', soporta 50 toneladas métricas de estructura y hace posible moverlo para acoplarlo a la aeronave.

ThyssenKrupp ha utilizado las herramientas de simulación de ANSYS para diseñar un nuevo bogie evaluando los materiales y los contactos no lineales de múltiples iteraciones de diseño. El análisis paramétrico y la optimización de forma ofrecieron el margen de seguridad requerido con el menor material posible. El resultado, una pieza con un límite de carga permitida un 33% mayor, que mantiene controlados los costes de fabricación usando un 10% menos de material que el original.

El cambio al diseño basado en simulación

El bogie original de ThyssenKrupp fue diseñado en Alemania hace 20 años, con todas las limitaciones de los métodos de diseño manuales y la construcción y prueba de cada diseño. Históricamente, llevaba 18 meses iterar el diseño del bogie para cumplir con sus especificaciones. Con la integración de las herramientas de simulación de ANSYS, ThyssenKrupp Airport Systems aborda físicas complejas que van más allá de las posibilidades del cálculo manual, como las propiedades no lineales de los materiales, las condiciones no lineales de los contactos y la deformación. Con los análisis se pudieron detectar las zonas problemáticas del bogie, y obtener información de diagnóstico para rediseñar la pieza.

El diseño optimizado pesa un 10% menos que el original y ofrece una carga máxima permitida de 80 toneladas métricas, un 33% más que el diseño anterior. Los ingenieros encargaron un prototipo del nuevo diseño y realizaron pruebas físicas a nivel de componentes, que verificaron los resultados de la simulación. Las pruebas mostraron que el diseño funcionaba perfectamente, por lo que pasó a producción sólo tres meses después de iniciar la fase de diseño, reduciendo el tiempo de diseño en casi un 89% respecto al método de cálculo manual, construcción y pruebas utilizado para el diseño original.

En total, el uso de las herramientas de simulación de ANSYS redujo drásticamente el tiempo requerido para llevar el nuevo diseño al mercado. En sólo unos meses, los ingenieros de ThyssenKrupp evaluaron a fondo el comportamiento del bogie en múltiples escenarios de carga diferentes, muchos más de los que podrían haber sido probados físicamente. El resultado es un producto muy fiable que excede ampliamente las especificaciones de diseño a un coste de fabricación igual al del diseño anterior.



Aerospace & Aviation

una visión compartida

REINO UNIDO | FRANCIA | ESPAÑA | PORTUGAL | MARRUECOS

servicios de ingeniería para el ciclo industrial del avión & el ciclo de vida del aeropuerto

www.aertecsolutions.com

CON NOMBRE PROPIO

Alta dirección de Airbus Defence & Space

Pilar Albiac-Murillo, actual directora de Operaciones de Cassidian y CEO de Cassidian España, será vicepresidenta Ejecutiva de Operaciones de la nueva División y dirigirá el proceso de transformación de Airbus Defence & Space, dentro de la reestructuración del consorcio aeroespacial y de defensa europeo EADS que estará operativa en 2014.

Entre los nombramientos de alta dirección para su nueva División Airbus Defence & Space, EADS ha designado a Christian Scherer, actual director de Ventas y de Operaciones Internacionales en Cassidian, como futuro vicepresidente ejecutivo de Ventas y Marketing y a Lars Immisch, actual director de Remuneración y Prestaciones en el área de Recursos Humanos de EADS/Airbus, como nuevo vicepresidente ejecutivo de Recursos Humanos de la División.

El pasado 13 de julio, EADS anunció sus planes de integrar Airbus Military, Astrium y Cassidian en una División y cambiar el nombre del Grupo y sus Divisiones por el de la marca Airbus, mundialmente reconocida. El Grupo Airbus estará compuesto por Airbus, Airbus Defence & Space y Airbus Helicopters.

“Estamos avanzando con los nombramientos del equipo de alta dirección de la División. Además de los nombramientos que anunciamos en julio, me complace comunicar que estamos reuniendo un grupo directivo muy competente, con mentalidad internacional y espíritu de equipo, para Airbus Defence & Space”, afirma Bernhard Gerwert, actualmente director de Cassidian y futuro consejero delegado de Airbus Defence & Space. “Nuestra prioridad común es centrar nuestros esfuerzos en el análisis de las actividades de defensa y espaciales del Grupo a fin de presentar una hoja de ruta en el cuarto trimestre para establecer la nueva División con éxito.”

Anteriormente, el 31 de julio EADS ya había realizado los nombramientos de Bernhard Gerwert como futuro CEO de Airbus Defence & Space, Domingo Ureña-Raso como director del segmento de Aviones Militares, y François Auque como director del segmento de Sistemas Espaciales. El segmento de Sistemas de Comunicación, Inteligencia y Seguridad estará dirigido por Evert Dudok y el segmento de Equipos por Thomas Müller. Julian Whitehead fue nombrado director financiero.



Pilar Albiac-Murillo.

Nuevo consejero delegado de Alestis Aerospace

El Consejo de Administración de Alestis Aerospace aprobó el nombramiento de Francisco Javier Díaz Gil como consejero delegado, cargo desde el que asume la Dirección de la Compañía, desempeñada hasta ahora por su director general, Jesús García Argüelles.

El sevillano Díaz Gil es ingeniero industrial y posee una larga carrera profesional en el sector aeronáutico desde que comenzara a trabajar en Construcciones Aeronáuticas SA (CASA), con una vinculación permanente al grupo EADS, donde ha ocupado numerosos puestos de responsabilidad en el organigrama de Airbus Military.

Díaz Gil es en la actualidad presidente y consejero delegado de EADS PZL Warszawa-Ok?cie -filial polaca de Airbus Military- y director de Fabricación de Airbus Military, cargos que ha dejado para incorporarse a Alestis Aerospace.

Como nuevo consejero delegado, Díaz Gil consolidará los cambios estructurales puestos en marcha desde la llegada de García Argüelles, que han permitido a la Compañía garantizar su actividad tras su entrada en Concurso Voluntario de Acreedores en mayo del pasado año, con el principal reto de impulsar las mejoras productivas ya iniciadas en Programas tan importantes como el desarrollo y fabricación del Cono de Cola y la Belly Fairing del A350 XWB.

“Inicio esta nueva etapa profesional con mucha ilusión y con el deseo de continuar la excelente labor de transformación de la compañía iniciada por García Argüelles”, ha dicho.

Francisco Javier Díaz Gil.



Relevo en la presidencia de Lufthansa

El presidente del consejo ejecutivo y consejero delegado del grupo aéreo Lufthansa, Christoph Franz, dejará la compañía el próximo 31 de mayo, fecha en que expira su contrato y en la que pasará a presidir la empresa farmacéutica Roche.

CON NOMBRE PROPIO



Christoph Franz.

Franz, de 53 años, ocupa su actual cargo en la compañía aérea alemana desde el 1 de enero de 2011. Como tal, es responsable del Grupo Lufthansa, que incluye los segmentos de Aerolínea de Pasajeros, Logística, Mantenimiento, reparación y revisión, Catering e Informática y tiene más de 116.000 empleados en todo el mundo.

Tras estudiar en Alemania, Francia y EE. UU. y obtener su doctorado en la Universidad Técnica de Darmstadt, Alemania, Franz se incorporó a Deutsche Lufthansa AG en 1990. En un principio, estuvo involucrado en proyectos de estrategia, ventas y financieros en Alemania, Francia y Turquía. Entre 1992 y 1994, participó en el equipo del entonces director ejecutivo, Jürgen Weber, que ideó y puso en marcha la reestructuración de la empresa tras las agitaciones motivadas por la primera Guerra del Golfo. En 1994, realizada con éxito la reestructuración de Lufthansa, Franz pasó a Deutsche Bahn AG, donde ocupó varios puestos directivos durante los nueve años posteriores. Estos culminaron con su nombramiento como miembro del Comité Ejecutivo y Director Ejecutivo de la división de transporte de pasajeros de la empresa.

El 1 de julio de 2004, Christoph Franz fue nombrado director ejecutivo de Swiss International Air Lines. El 1 de junio de 2009, se incorporó al Comité Ejecutivo de Deutsche Lufthansa AG como director ejecutivo de Lufthansa German Airlines, con responsabilidad sobre la unidad de pasajeros. Fue también vicepresidente y subdirector ejecutivo del Comité Directivo. El 22 de septiembre de 2010, el Comité de Supervisión de Deutsche Lufthansa AG nombró a Christoph Franz presidente del Comité Directivo y director ejecutivo de Deutsche Lufthansa AG. Su nombramiento se hizo efectivo el 1 de enero de 2011 y hasta el 31 de mayo de 2014, de acuerdo con el Derecho de Sociedades alemán.



Miguel Belló, CEO Elecnor Deimos, (izda) y Pacome Revillon, CEO de Euroconsult, con el galardón.

Premio Mejor Operador Novel de Satélites 2013

Elecnor Deimos Imaging, área tecnológica de Elecnor y uno de los grandes actores de la industria espacial europea, ha recibido el premio al "Mejor Operador Novel de Satélites 2013" en el marco de la V Cumbre ejecutiva del negocio de Observación de la Tierra, en París.

Elecnor Deimos Imaging ha recibido este galardón por el esfuerzo realizado para convertirse en un proveedor de capacidad de observación de la Tierra con su satélite Deimos-1, el primero español y europeo de capital íntegramente privado, lanzado al espacio en julio de 2009.

Este satélite se ha convertido en sus primeros cuatro años de vida en toda una referencia a nivel mundial en los dos principales campos para los que se había concebido: Medio Ambiente y Agricultura. Entre sus principales clientes se incluyen el Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA), la Agencia Espacial Europea (ESA), así como numerosas empresas privadas de todo el mundo.

"Para nosotros supone un importante impulso y nos motiva para seguir adelante y llevar a cabo con éxito nuestro próximo reto, la puesta en marcha en los próximos meses del nuevo satélite Deimos-2, que supondrá para Elecnor Deimos la entrada en el segmento de mercado de muy alta resolución", comentó Miguel Belló, director general de Elecnor Deimos, durante el acto de entrega de este galardón.



Barajas pierde la hegemonía

EL tráfico de pasajeros en el aeropuerto madrileño de Barajas se vio superado por primera vez por el aeródromo de Barcelona en el pasado mes de agosto. Aena, entre los múltiples comunicados de prensa emitidos para eludir los datos del aeropuerto de Madrid, emitió una nota en la que anunciaba: "el aeropuerto de Barcelona-El Prat ha sido el que ha registrado el mayor número de pasajeros en el mes de agosto de toda la red de Aena".

Por otra parte, el Gabinete de Comunicación de Barajas -se supone que en sincronía y coordinación con el de Aena- en otro comunicado de prensa se consolaba anunciando que "el aeropuerto de Madrid-Barajas ha cerrado el mes de agosto con la menor caída porcentual de pasajeros del año, un dato que refleja una ralentización del descenso, que situado en el 11,7%, repunta las cifras registradas en el transcurso de 2012, superiores al 14%".

El aeropuerto madrileño ha registrado en agosto de 2013 prácticamente el mismo volumen de pasajeros que hace nueve años

Pero mientras unos y otros hurtaban a la prensa las cifras de viajeros en Barajas, se explayaban, en cambio, en resaltar que "el tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos turísticos de la red de Aena continúa en agosto la tendencia de crecimiento experimentada durante este verano" o que "los crecimientos de pasajeros alcanzados el pasado mes en otros aeropuertos de la red -tan minoritarios ellos- como La Gomera, que tuvo un incremento del 40,1%; Reus, con un 2,5 más; Melilla, con un 2,2% de incremento, y La Coruña, con un 1,8%".

Según el Gabinete de Prensa de Aena, "las cifras de pasajeros en agosto pasado alcanzaron en toda la red los 21.548.182 viajeros", pero oculta deliberadamente que en un verano de tanta llegada de turistas se haya producido un descenso de más de 600.000 viajeros en el total de aeropuertos, casi un 3% menos respecto al mismo mes del año anterior, que ya registró una caída de más del 3%.

Otro tanto puede decirse del total de operaciones efectuadas. El pasado agosto, según la nota de prensa, se registraron 185.867 movimientos de aeronaves, casi 10.000 menos (-5%) que en agosto del año anterior.

Alarmante descenso.- El hasta ahora primer aeropuerto nacional, Madrid-Barajas, el emblemático buque insignia de Aena, había cedido por primera vez su primacía en el tráfico de pasajeros en favor del barcelonés El Prat más que por mérito de éste, por defecto de aquél, que sigue perdiendo pasajeros sin que ni el Ministerio de Fomento ni el gestor aeroportuario hayan dado una explicación.

La realidad, ocultada por los servicios informativos de Aena y que delatan sus propias estadísticas, es que el aeropuerto madrileño ha registrado en agosto de 2013 prácticamente el mismo volumen de pasajeros que hace nueve años y se ha visto rebasado ahora por el

aeropuerto barcelonés por más de 100.000 viajeros cuando en 2004 Barajas superaba a El Prat en más de 1.200.000.

Pero lo que es verdaderamente serio y preocupante es el descenso continuado del tráfico de pasajeros en el aeropuerto madrileño. Baste recoger, como reflejan las estadísticas oficiales de Aena, que en los dos últimos años -periodo que casi viene a coincidir con la gestión del Gobierno del PP, la llegada al Ministerio de Fomento de la ministra Ana Pastor y a la empresa pública gestora aeroportuaria del equipo de José Manuel Vargas Gómez-, en sólo dos años, el aeródromo madrileño ¡ha perdido 7 millones de pasajeros!

En efecto, en los ocho primeros meses de 2011 Barajas registró 33,5 millones de pasajeros. En el mismo periodo del presente año el aeropuerto madrileño contabilizó 26,5 millones de viajeros.

Hace dos años, por estas mismas fechas el Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero, con José Blanco al frente del Ministerio de Fomento, se hallaba pilotando un concurso para la concesión del 90,05% del aeropuerto de Barajas. Tres meses después, con la llegada de un Ejecutivo del PP, la ministra Pastor anuló dicha licitación y justificó esta decisión en “el cambio de orientación del nuevo modelo de gestión”.

La ministra explicó entonces que “el concurso de las concesiones pretendía favorecer la competencia entre los aeropuertos de Madrid y Barcelona, cuando en realidad el objetivo debe ser fortalecer a ambos y a todos, para que compitan a nivel mundial'. Añadió, además, Pastor que “las condiciones actuales de los mercados son claramente desfavorables y desaconsejan la continuidad del proceso, pues podría provocar que se redujera el número de ofertas competitivas e incluso el precio a ofertar por ambas concesiones, lo que supondría un deterioro de imagen y una pérdida de valor de nuestros activos que sería irrecuperable para siempre”.

El aeropuerto de Barajas genera más de 305.000 puestos de trabajo, lo que le convierte en el principal centro productivo del país

Dos años después, el cambio de modelo de gestión no ha resultado muy positivo que digamos; las condiciones de los mercados no parecen haber mejorado. Aena está empeñada en hacer de Barajas un gran centro comercial al que cada vez acuden menos clientes potenciales y en el que el tráfico de pasajeros y, consecuentemente el volumen de operaciones, disminuye alarmantemente.

Mientras, en el resto de los aeropuertos de Europa y del mundo, como confirma la IATA, el número de viajeros crece.

Preocupación en Madrid.- El Gobierno autónomo y el Ayuntamiento de Madrid ven con preocupación el alarmante descenso de tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Barajas, primera empresa de la ciudad, que sólo en los dos últimos años ha perdido más de 7 millones de pasajeros.

En efecto, el aeropuerto de Barajas genera más de 305.000 puestos de trabajo, lo que le convierte en el principal centro productivo del país al generar 15.178 millones de valor añadido, equivalente al 12% de la ciudad, tal y como se desprende del último número del Barómetro de Economía de Madrid, elaborado por el Ayuntamiento de la capital.

La principal actividad directa de Barajas, el transporte de pasajeros y mercancías, genera más de 3.800 millones de euros al año en ingresos, más de 1.000 millones de valor añadido y más de 13.600 empleos directos. A esto habría que sumar los servicios asociados, como el handling, con una producción de 1.230 millones de euros anuales, o las actividades industriales propias de las compañías que establecen su base de mantenimiento, como es el caso de Iberia en La Muñoza y que supone 777 millones de euros.

A destacar también el comercio de las terminales, que proporcionan ingresos adicionales estimados de 700 millones al año. Todas estas otras actividades directas generaron en 2012 un total de 892 millones de euros de valor añadido y 19.840 empleos directos. El pasado año Barajas generó, en total, 1.959 millones de valor añadido y más de 33.475 empleos.

Estos efectos directos, generan una actividad en cadena en los sectores que proveen estas actividades, que supone una generación adicional indirecta de 377 millones de valor añadido y 5.447 empleos en Madrid, y

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

2.808 y 46.294 respectivamente en el resto de España. Ello conlleva un aumento de renta y consumo que induce una retroalimentación del sistema productivo, aportando un valor añadido adicional de 853 millones y 18.643 empleos más en Madrid y 3.895 y 83.786, también respectivamente, en el resto de España.

A estos hechos hay que añadir la parte del turismo que posibilita Barajas como catalizador, que aporta al VAB 1.700 millones de euros y 42.149 puestos de trabajo en la ciudad de Madrid, y 4.736 millones y 105.920 empleos en el resto de España. Todos ellos suponen un efecto global de 3.073 millones de valor añadido y 55.000 empleos en la ciudad.



El barómetro destaca que la verdadera dimensión del impacto lo dan los 15.178 millones de valor añadido y 305.408 empleos que reporta al total de España, dejando en evidencia cómo la mayor parte de los efectos positivos del aeropuerto se concretan más allá del territorio en el que se localiza esta infraestructura.

Pero la preocupante realidad es que en los dos últimos años el aeropuerto madrileño lleva perdidos más de 7 millones de pasajeros y la tendencia de caída continúa. Barajas, que el pasado mes de agosto vio descender en un 11,7% su tráfico de viajeros con relación al mismo mes del año anterior, ha registrado 4,5 millones de pasajeros en el balance acumulado del presente año.

De esta forma, según los datos publicados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI Europe), el aeropuerto madrileño ya ha quedado fuera de los cinco primeros aeropuertos europeos, pasando del cuarto puesto al sexto, por detrás de Londres-Heathrow, París-Charles de Gaulle, Fráncfort, Ámsterdam, y Estambul.

Fomento acusa a Iberia

La culpa de la pérdida de siete millones de pasajeros por el aeropuerto de Barajas en los dos últimos años es de la compañía Iberia, según explica el Ministerio de Fomento a las autoridades de la Comunidad de Madrid, tal como indicó el presidente madrileño, Ignacio González.

El presidente de la Comunidad de Madrid mostró su gran preocupación por la marcha de Barajas: “nos preocupa que el aeropuerto, que fue una gran inversión con un objetivo de convertir a ese aeropuerto en el núcleo de conexión del sur de Europa y tenía una perspectiva de doblar pasajeros hasta los 70 millones, esa situación no sólo no se ha conseguido sino que se ha frenado y está perdiendo algunos pasajeros”, señaló el presidente de la Comunidad de Madrid.

“Y esto, según las conversaciones y reuniones que estamos manteniendo de manera continua con el Ministerio de Fomento, lo que nos pone de manifiesto es que tenemos un problema en Barajas que pasa por resolver el problema de la compañía Iberia. El hecho de que Iberia esté en una situación de conflicto no resuelto y de solución de problemas internos con sus trabajadores y con su costes pues están haciendo que Iberia pierda vuelos, pierda compañías de bajo coste, pierda largo recorrido y eso nos está penalizando tremendamente desde el punto de vita de funcionamiento del aeropuerto y, cómo no, indirectamente, desde el punto de vista de la llegada de visitantes a Madrid”, agregó González.

“Y por eso estamos manteniendo muchas reuniones, creando grupos de trabajo con el Ministerio de Fomento y lo extenderemos en los próximos días a otras administraciones y otros sectores económicos de Madrid para ver qué hacemos. Pero la clave fundamental es que se resuelva el conflicto de Iberia, que los trabajadores de Iberia entiendan que si no se resuelve el conflicto de la compañía no se van a llevar por delante la compañía sólo, sino también el aeropuerto de Barajas con las consecuencias que eso tiene para nuestro país. Por lo tanto, espero y deseo que esa situación se solvente cuanto antes, porque va más allá de los problemas propios operativos de Iberia”, concluyó el presidente madrileño.

Por su parte, el ministro de industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria, ha dicho que espera que el nuevo plan de negocio de Iberia fomente las conexiones internacionales de la aerolínea española. "El gobierno espera que la nueva hoja de ruta de Iberia fomente no sólo la conectividad de Madrid sino también del resto de España", dijo Soria tras la presentación de los últimos datos sobre turismo en España.

Iberia está negociando actualmente con los sindicatos un plan de viabilidad que busca aumentar la productividad de la compañía.

La situación está enrareciendo las relaciones entre los directivos de Iberia y el Gobierno español, que se queja del peso que ha perdido la aerolínea desde su fusión.

La Nasa halla agua en Marte, pero no metano

EL robot espacial Curiosity, de la Nasa, que desde hace más de un año investiga la superficie de Marte, ha hallado muestras de la existencia de agua en el Planeta Rojo, pero no de gas metano, según ha revelado la agencia espacial norteamericana.

La superficie de Marte contiene abundante agua, tal como revelan los análisis de las muestras obtenidas por Curiosity. El hallazgo aparece descrito en uno de los tres informes publicados en la revista Science. Científicos de la agencia espacial norteamericana, que encontraron evidencias que indican presencia de agua en Marte, describen en la revista con todo detalle las muestras tomadas durante cien días por los instrumentos de alta tecnología del vehículo explorador

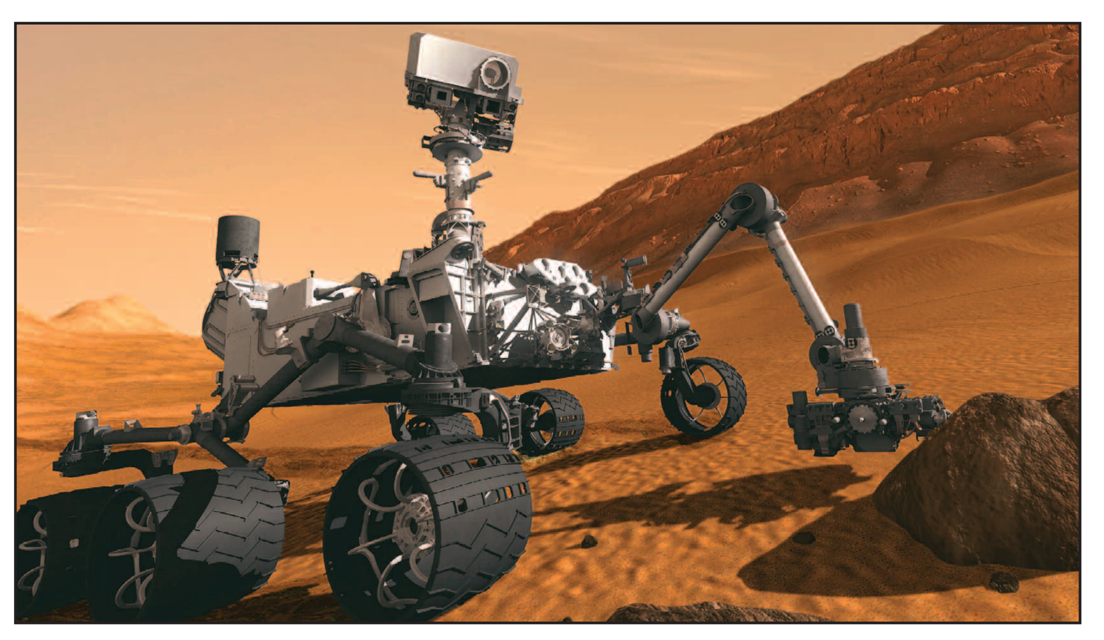
Según publica Science, el laboratorio espacial Curiosity descubrió que cerca del 2% de la superficie marciana analizada está compuesto por agua y se considera que esa situación es similar en otras regiones del Planeta Rojo, por donde no ha pasado aún el robot. Conforme a las estimaciones científicas, las tormentas de polvo que se desarrollan en la superficie marciana mezclan y distribuyen los diferentes compuestos que se hallan en la capa global del planeta, por lo que una muestra de cualquier área serviría para entender las características de otras zonas.

La evaluación de los datos obtenidos por el robot tan sólo deja concluir la existencia de pequeñas trazas de ese gas

El hallazgo ofrece importantes datos para las futuras expediciones humanas que la Nasa prevé enviar a Marte, sin embargo, aún no existen indicios sobre la existencia de algún tipo de vida.

Los expertos analizaron muestras de rocas recogidas del suelo marciano, además de muestras de polvo y granos finos atrapados en un recolector especializado de arena, que luego estudiaron en un equipo dedicado al análisis de muestras de Marte.

Tras calentar esas muestras a 835 grados Celsius, los estudiosos hallaron una cantidad considerable de oxígeno, compuestos de azufre y dióxido de carbono, además de un porcentaje considerable de agua.



Robot espacial Curiosity, de la Nasa.

Poco metano.- El Curiosity, que está equipado para realizar análisis complejos de composición del suelo marciano, ha mostrado, en cambio, que en Marte hay menos gas metano de lo que los científicos de la Nasa habían calculado y, en consecuencia, casi descartan las posibilidades de vida en el mismo, según han hecho público en la revista Science.

La evaluación de los datos obtenidos por el robot tan sólo deja concluir la existencia de pequeñas trazas de ese gas, señalan los científicos en el artículo publicado. Algunos investigadores habían apostado, en base a observaciones desde la Tierra o desde los satélites, que se iban a encontrar nubes de metano, un gas que puede proporcionar indicios de posible actividad biológica.

Curiosity ha estado durante largo tiempo realizando mediciones del gas con un aparato especial. Pero de las seis muestras obtenidas en Marte por el robot espacial desde octubre de 2012 hasta el pasado mes de junio no se han detectado rastros de este gas.

En la Tierra, el 90% del metano que constituye el componente principal del gas natural es producido por los organismos vivos.